Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11343

12. 08. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fluglärm-Reduktion durch lärmoptimierte An- und Abflugbahnen

Fluglärm ist für Hunderttausende von Menschen eine erhebliche Belastung, die von der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in mehreren parlamentarischen Initiativen thematisiert worden ist, insbesondere mit dem Antrag „Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm" (Drucksache 13/6346), mit einer Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 14. November 1997 und unlängst mit der Kleinen Anfrage „Lärmbelastung durch Frachtluftverkehr" (Drucksache 13/11240). Selbst die Regierungsparteien haben trotz der Ablehnung des genannten Antrages bei der Beratung im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages den „Handlungsbedarf für den Gesetzgeber" anerkannt und fordern die Bundesregierung laut Drucksache 13/11140 unter anderem auf,

— das Ergebnis der Fluglärm-Anhörung am 14. November 1997 eingehend zu analysieren, um dem Deutschen Bundestag zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge für Verbesserungen beim Schutz vor Fluglärm vorzulegen;

— die Berechnungsverfahren zu modernisieren und mit anderen Verfahren bei der Ermittlung von Verkehrslärm zu harmonisieren;

— das Gesamtschutzniveau zu verbessern;

— die Nachtfluglärmproblematik stärker zu gewichten.

Ungeachtet dessen scheint es jedoch erforderlich, seit langem brachliegende technische Möglichkeiten endlich zu nutzen, durch die ebenfalls die Belastungen für die betroffene Bevölkerung verringert werden können. So ist bekannt, daß Anwohner von Autobahnen je nach Windrichtung entweder sehr stark oder nur gering bis gar nicht vom Verkehrslärm belästigt werden. Im Unterschied zu einer Autobahn lassen sich aber die An- und Abflugrouten von Flugzeugen unter Berücksichtigung der gegebenen Windverhältnisse optimieren. Bereits heute könnten die konventionellen und konstanten An- und Abflugbahnen derart neuberechnet werden, daß sich lärmminimale Flugbahnen nicht – wie bisher – für windstille, sondern für mittlere Windverhältnisse der häufigen

Wetterlagen ergeben. Nach Vorliegen weiterer technischer Voraussetzungen ließen sich die Flugrouten noch stärker den herrschenden Windverhältnissen anpassen.

Erforderlich wäre es, die zur Zeit bereits in Erprobung befindlichen Verfahren – New Sids and Stars (NeSS) im Zusammenhang mit dem Flight Management System (FMS) – für lärmminimale An- und Abflugbahnen zu nutzen. Dazu wäre ein Pilotprojekt erforderlich, bei dem zunächst die Besiedlung im Umkreis von 40 bis 50 Kilometern um den betreffenden Flughafen computergestützt erfaßt werden müßte, um anschließend unter Berücksichtigung der Flugzeugtypen lärmoptimale Flugrouten zu simulieren. Seitens eines Ingenieurbüros im Frankfurter Raum, dessen Inhaber als Lehrbeauftragter an einem Institut für Flugführung an einer Technischen Universität als sehr qualifiziert bezeichnet werden muß, liegt seit Jahren ein entsprechender Projektvorschlag vor, der bereits an den Flughafenstandorten in Frankfurt, Dresden, München, Düsseldorf und im Rahmen einer ZDF-Sendung („Neue Konzepte und Erfindungen für die Umwelt") vorgestellt und für sehr gut befunden wurde. Ungeklärt ist jedoch bis heute die Frage der Zuständigkeit, der politischen Verantwortung und der Finanzierung, welche diese Kleine Anfrage folglich thematisiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung unserer Auffassung zu, daß unabhängig vom Flugverkehrsaufkommen alle technischen Möglichkeiten, auch des „intelligenten Fliegens", genutzt werden sollten, um die Belastungen der betroffenen Bevölkerung zu minimieren?

2. Wie bewertet die Bundesregierung im Zusammenhang mit den entsprechenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes die Zuständigkeiten von Politik, Deutscher Flugsicherung, Flughäfen, Fluglärmkommissionen und Fluggesellschaften, für ein Höchstmaß an Lärmminimierung zu sorgen und dabei neue technische Wege zu beschreiten?

3. Wie bewertet die Bundesregierung die aufgezeigten Möglichkeiten, An- und Abflugbahnen in Abhängigkeit von der mittleren und später sogar von der aktuellen Windrichtung lärmoptimiert zu planen, und anerkennt sie, daß sich die technischen Möglichkeiten in dieser Hinsicht so verbessert haben, daß hier wesentliche Fortschritte zugunsten der betroffenen Bevölkerung erzielt werden könnten?

4. Sind der Bundesregierung Projekte, wie in der Einführung anhand eines Ingenieurbüros im Frankfurter Raum beschrieben, bekannt?

5. Wie bewertet die Bundesregierung die entsprechenden Projekte?

6. Wer sollte nach Ansicht der Bundesregierung solche Projekte finanzieren, und warum ist die Bundesregierung dazu bislang nicht selbst bereit?
   Wird sie ihre Haltung ändern, und, wenn ja, wann?

7. Hält die Bundesregierung ein rasch zu initiierendes Pilotprojekt für sinnvoll, und welche konkreten Überlegungen gibt es in dieser Hinsicht?

8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, dann, wenn sie selbst keine Zuständigkeit für eigenes Handeln sieht, auf denkbare andere Institutionen Einfluß zu nehmen, um rasche Fortschritte zu erzielen?

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit lärmoptimierter An- und Abflugbahnen im Hinblick auf deren Bedeutung für außerdeutsche Flughafenstandorte (Exportchancen), aber auch für eine Vorreiterposition Deutschlands in einer zentralen Umweltakzeptanzfrage?

Bonn, den 12. August 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333